Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

880

Vragen van de leden **Hoogland** en **Albert de Vries** (beiden PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Zeeland beter af met een Intercity»* (ingezonden 25 november 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 december 2015)

Vraag 1
Kent u het bericht «eland beter af met een Intercity»[1]

Antwoord 1
Ja.
Het artikel berust op een «quickscan op basis van kengetallen». Het biedt interessante ideeën voor mogelijke verbeteringen in het openbaar vervoer van Zeeland. Het lijkt mij goed als partijen dit desgewenst met elkaar bespreken aan de landsdelige OV en Spoortafel. Ik zal met veel belangstelling kennisnemen van een eventueel gezamenlijk voorstel.
NS bespreekt overigens regelmatig met de provincie Zeeland de wensen en de mogelijkheden op de Zeeuwse lijn. In 2006 zijn er voorstellen geweest om kleine stations over te slaan om de treinverbinding naar de Randstad te versnellen. De Zeeuwse bestuurders hebben toen, op provinciaal en lokaal niveau, de wens uitgesproken alle kleine stations te blijven bedienen.
Die wensen heeft NS daarom ook meegenomen in de dienstregeling. Onlangs is de bediening van de Zeeuwse stations nog aan de orde geweest tussen de provincie en NS. Daarbij was de provincie van mening dat een trein van Intercity-kwaliteit die alle stations aandoet past bij de huidige Zeeuwse reizigersmarkt. Overigens verplicht de concessie NS om stations twee keer per uur te bedienen.

Vraag 2
Zijn de in het artikel genoemde cijfers over de hoeveelheid Zeeuwse treinreizigers in de afgelopen jaren naar uw oordeel juist? Kunt u zich vinden in de genoemde verklaring voor de afname van de hoeveelheid reizigers, namelijk het feit dat sinds enkele jaren in Zeeland alleen stoptreinen rijden? Zo nee, wat verklaart in uw ogen dan de afname?

[1] OV-magazine, 17 november 2015.

ah-tk-20152016-880
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Antwoord 2
De cijfers zijn herkenbaar maar niet helemaal juist. Waar gesproken wordt over «instappers» betreft het in feite het totaal van in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag. De cijfers geven geen exact inzicht in de herkomst- en bestemmingsrelaties. Er zijn ongetwijfeld reizigers verdwenen vanwege de toegenomen reistijd toen de Intercity op alle stations ging stoppen. Maar waarschijnlijk zijn er ook nieuwe reizigers bijgekomen voor wie de nieuwe bediening juist aantrekkelijk is. In elk geval heeft de afname van het aantal reizigers er ook mee te maken dat het aantal inwoners in Zeeland de laatste jaren afneemt. De genoemde verklaring is mijns inziens dan ook niet volledig.

Vraag 3
Is het naar uw oordeel reëel dat een variant waarbij een intercity de drie grootste Zeeuwse stations (Vlissingen, Middelburg, Goes) zou aandoen, voor tachtig procent van de reizigers een reistijdwinst van een kwartier oplevert? Zo nee, welke reistijdwinst is wel reëel?

Antwoord 3
Genoemde variant is niet onderzocht. Zie antwoord 1. Daarom is geen exacte uitspraak te doen over hoeveel reizigers reistijdwinst zullen hebben en hoe groot die zal zijn.
NS waarschuwt dat het niet eenvoudig zal zijn theoretische winsten te incasseren. Er rijden namelijk veel goederentreinen op de route Sloehaven-Roosendaal en hoe sneller de Intercity, hoe groter kans op de inpassingsconflicten met tragere goederentreinen. Het is dus goed denkbaar dat de Intercity's hun snelheid zullen moeten matigen. Verder reist een deel van de reizigers uit Vlissingen, Goes en Middelburg naar de kleinere stations; deze reizigers hebben geen voordeel van het geschetste idee. Een ander deel van de reizigers reist tussen de resterende Zeeuwse stations onderling en zal dus niet de hele reistijdwinst ervaren.

Vraag 4
Is de verwachting dat het aantal Zeeuwse treinreizigers bij deze reistijdwinst met ongeveer een kwart (3.500 reizigers per dag) zou toenemen naar uw oordeel reëel? Klopt het dat die hoeveelheid extra reizigers zou leiden tot tien miljoen euro aan extra opbrengsten?

Antwoord 4
Het ligt voor de hand dat er op stations waar Intercity's blijven stoppen meer reizigers zullen komen: deels vanwege de snellere reistijd en deels omdat reizigers niet meer op andere stations kunnen opstappen. Veel reizigers op de kleinere stations zullen juist meer reistijd krijgen. Dit zal een deel van de groei teniet doen. Dit alles vergt meer gedetailleerde analyse. Verder speelt de eerdergenoemde afname van het aantal inwoners een rol. Zonder onderzoek is hier geen nauwkeurige uitspraak over te doen. Zie antwoord 1 en 2.

Vraag 5
Klopt het dat NS als gevolg van de reistijdwinst één intercitytrein minder hoeft in te zetten op het traject Lelystad-Vlissingen? Leidt dit inderdaad tot een kostenbesparing van negen miljoen euro?

Antwoord 5
Zonder onderzoek is hier geen nauwkeurige uitspraak over te doen. Zie antwoord 1.

Vraag 6
Hoe beoordeelt u een eventuele tussenvariant waarbij één keer per uur een intercity rijdt op dit traject (Vlissingen, Middelburg, Goes en verder) en één keer per uur een stoptrein op dit traject?

Antwoord 6
Partijen kunnen deze optie desgewenst onderzoeken en bespreken in het kader van de landsdelige OV en Spoortafel. Hierbij is de inhoud van de vervoerconcessie van belang; zie antwoord 1.

Vraag 7
Deelt u de mening dat veel reistijdwinst is te behalen als intercity's die in ons land grote afstanden afleggen (zoals de trein naar Zeeland) sowieso minder stopplaatsen bedienen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7
Als Intercity's minder stations aandoen, zijn ze sneller op hun eindbestemming. Maar voor reizigers op de stations die niet meer bediend worden, wordt de reistijd juist langer. Zie antwoord 1, 2 en 4.

Vraag 8
Hoe beoordeelt u de interliner Goes-Bergen op Zoom als alternatief voor de stoptrein in Zeeland? Zijn de in het artikel genoemde verwachtingen ten aanzien van de extra reistijd (vijf tot twaalf minuten), aantal reizigers en exploitatiekosten (1,2 miljoen euro per jaar) naar uw oordeel reëel?

Antwoord 8
Zonder onderzoek is geen nauwkeurige uitspraak te doen over reistijden, aantallen reizigers en exploitatiekosten. Zie antwoord 1.
Het gaat erom dat het openbaar vervoer zo goed mogelijk aansluit bij de vraag. Dat kan met een Intercity, een Sprinter of een (snel)busdienst. Een oordeel over een mogelijke interliner is aan de regionale concessieverlener, in dit geval de provincie Zeeland.

Vraag 9
Hoe beoordeelt u de mogelijkheid tot het openen van een nieuw station Het Scheld in combinatie met een snelwegbus naar Antwerpen? Zijn de in het artikel genoemde verwachtingen ten aanzien van reistijd (55 minuten in plaats van 90 minuten), volledige rendabiliteit en hoeveelheid reizigers naar Antwerpen (2.000 à 3.000 per dag) naar uw oordeel reëel?

Antwoord 9
Ik ken geen onderzoek op basis waarvan ik kan beoordelen of de genoemde verwachtingen en cijfers reëel zijn.
Er is een standaardprocedure voor het aanvragen van een nieuw station.[2] De suggestie om een nieuw station te openen in combinatie met de suggestie om stations juist niet meer te bedienen met het oog op reistijdwinst onderstreept wat mij betreft het dilemma tussen het schrappen van treinen en de wens juist nieuwe stations te openen.

Vraag 10
Klopt het dat besparingen van de genoemde opties met name bij NS terecht zouden komen en dat kosten hiervan bij regionale partijen belanden? Bent u bereid hier in samenhang naar te kijken in het belang van de Zeeuwse OV-reizigers?

Antwoord 10
NS moet zich houden aan de vervoerconcessie, ook aan de voorschriften met betrekking tot de bediening van stations. Voor de genoemde opties is een wijziging van de concessies nodig. Zie antwoord 1.
Of er sprake is van kostenbesparing voor NS is zonder onderzoek niet te zeggen. Zie hiervoor eveneens antwoord 1.
Het gesprek over de kwaliteit van het integrale OV-netwerk horen partijen elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid te bespreken aan de landsdelige OV- en Spoortafel.

Vraag 11
Bent u bereid om samen met de regio de nadere studie, waartoe het artikel oproept, uit te voeren?

[2] Zie de procedure http://www.ns.nl/zakendoen-met-ns/realisatie-van-een-nieuw-station.

Antwoord 11
Ik acht het een zaak van de regio om desgewenst een studie te doen en op basis daarvan een voorstel te agenderen voor de landsdelige OV en Spoortafel (zie antwoord 1).